

протидії незаконному обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, та прекурсорів та зловживанню ними», Закон України «Про обіг в Україні наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів і прекурсорів» в редакції від 8 липня 1999 // Відомості Верховної Ради України. – 1999 № 36 – ст. 317.

3. Кримінальний Кодекс України (Із змінами та доповненнями станом на 1 січня 2012 року). – Харків : Одиссей, 2012. – С. 232.
4. Перелік наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України 6 травня 2000 р. № 770 (із змін. та доповн. від 12.12.2002) // Офіційний вісник України. – 2000. – № 19. – ст. 789; Офіційний вісник України. – 2002-2003. – № 51. – ст. 2316.
5. Постанова Пленуму Верховного суду України від 26 квітня 2002 р. «Про судову практику у справах про злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів і прекурсорів» // Вісник Верховного Суду України. – 2002. – № 4 (32).

УДК 342.97:351.813.12

*Валуєва Л. В., ОНМА*

## **АДМІНІСТРАТИВНИЙ СТАТУС МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

*В статті проаналізовано адміністративний статус морського порту та виділені його особливості, на основі яких сформульовано поняття морського порту в широкому і вузькому змісті*

*В статье проанализирован административный статус морского порта и выделены его особенности, на основе которых сформулированы понятия морского порта в широком и узком смысле*

*This article analyzes the administrative status of the seaport and its specific features on which the concept of sea port in the broad and narrow sense*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Морський порт як державне підприємство здійснює діяльність у низці сфер. Тому правовий статус цього підприємства, окрім адміністративного права, визначається також нормами фінансового, цивільного, господарського та інших галузей права, але ми виділимо саме ті особливості, які розкривають сутність його адміністративно-правового статусу. На даний час у всьому світі проходить процес поступової приватизації майнових комплексів морських портів з метою покращення ефективності їх діяльності та поліпшення забезпечення інтересів економіки держави в цілому. У світлі цього питання визначення статусу українських морських портів постає дуже гостро. На жаль,

в національній правовій науці не сформовано всеохоплюючого поняття морського порту з виокремленням його об'єктивної і суб'єктивної складових, відсутнє таке поняття поки що і на законодавчому рівні, але зараз Верховна Рада України робить активні спроби визначити та унормувати на практиці адміністративний статус морського порту шляхом прийняття відповідного законодавчого акту.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Становленню і розвитку морських портів присвячені роботи Дж. Коломбоса, А. Жудро, В. Чекаловеця, А. Колодкіна, Г. Іванова, Я. Тускоза, П. Маланчука, Б. Буркинського, М. Дергаусова, С. Заволоки, В. Ковалевича, С. Крижанівського, І. Левицького та ін. вчених. Міжнародно-правовий режим морських портів деякою мірою досліджували О. Шемякін, О. Висоцький, В. Деміденко. Окремі напрями діяльності України як держави-порту розглядали Є. Додін, С. Кузнецов, В. Прусс, В. Серафимов. Сучасні ідеї законопроектної та практичної роботи щодо морських портів в Україні висвітлюють: В. Іванов, С. Горчаков, О. Посевська, М. Мельников, О. Нирко, А. Ніцевич, В. Стецюк, О. Степанов, І. Лисак, Н. Безгулай та ін.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Аналіз досліджень становлення та розвитку морських портів дає змогу зробити висновки про те, що питання статусу морського порту також розглядалися в цьому контексті, оскільки їх неможливо не зачіпити, досліджуючи розвиток будь-якого підприємства, але проблема чіткого визначення саме адміністративно-правового статусу потребує додаткової уваги, оскільки ґрунтовні дослідження стратегічних особливостей діяльності морських портів, пов'язаних, насамперед з визначенням його адміністративного статусу в сучасних економічних умовах ринкових пріоритетів господарювання, практично не проводилися.

У діючих нормативно-правових актах розділяється морський торговельний порт та різноманітні організації, що діють на його території. Зараз стає очевидним, що органи портової влади повинні грати більш активну роль у розвитку портової інфраструктури, у т. ч. пов'язаних з нею транспортних вузлів й коридорів, інформаційно-телекомунікаційних технологій а також займати активну позицію, захищаючи представлені порту права.

**Формування цілей статті.** Метою статті є визначення сутності адміністративного статусу морського порту, виділення його особливостей і формулювання поняття морського порту в сенсі широкого і вузького змісту на основі цих особливостей.

**Виклад основного матеріалу.** Серед суб'єктів адміністративного права підприємства займають важливе місце, оскільки суспільство в цілому та державні органи, зокрема, через їх діяльність беруть

участь у вирішенні наявних соціальних, економічних, політичних тощо проблем. У відповідності до ч. 1 ст. 62 Господарського кодексу України підприємство визначають як самостійний суб'єкт господарювання, створений компетентним органом державної влади або органом місцевого самоврядування, або іншими суб'єктами для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торговельної, іншої господарської діяльності... В ч. 1 ст. 73 Кодексу торговельного мореплавства України морський порт визначається через родові поняття «підприємство».

Права та обов'язки будь-якого підприємства зумовлені метою утворення та формують різноманітні сутнісні характеристики організацій цього типу. Фахівці-адміністративісти здійснюють розподіл підприємств за різними критеріями. Наприклад, в залежності від того, чи є отримання прибутку основною метою діяльності підприємства, здійснюється їх розподіл на комерційні та некомерційні [1, 243].

Правовий аналіз положень ст. 2 Наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження Статуту Державного підприємства «Одеський морський торговельний порт» від 26.02.2002 р. № 116 дозволяє зробити висновок, що його метою створення є серед усіх інших цілей і реалізація на основі одержаного прибутку соціальних та економічних інтересів трудового колективу.

На даний час державні порти, фактично, є некомерційними організаціями, оскільки створюються для ведення господарської діяльності (проведення робіт та надання послуг) з метою задоволення соціально-економічних потреб держави в цілому та окремих осіб (фізичних, юридичних), а також отримання прибутку (державою на них покладаються об'єми обов'язкових надходжень до бюджету). Проте, на відміну від комерційних організацій, порти, отримуючи прибутки, спрямовують їх на забезпечення власної діяльності та діяльності галузі, а не розподіляють між особами, які виступали їх засновниками. Таким чином, основним обмеженням використання прибутку морськими портами є цільова спрямованість та напрямок використання цих коштів. Разом з тим, подібна діяльність має і певні особливості, оскільки самі порти виступають суб'єктами надання державних послуг у портах. Сплата зацікавленими особами за надані послуги здійснюється у порядку стягнення портових зборів. Самі ж портові збори є транспортними тарифами, порядок сплати яких визначається централізовано й відбувається в адміністративному порядку, у т. ч. шляхом забезпечення (у разі необхідності) примусовою силою держави.

Рішення Конституційного Суду України у справі № 1-17/2004 від 15.12.2004 р. № 21-рп/2004 визначає морський порт як державне транспортне підприємство [2, 4]. П. 4.2 ст. 4 Наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження Статуту Державного підприємства "Одеський морський торговельний порт"» від 26.02.2002 р. № 116 визначає, що майно порту є державною власністю і закріплюється за ним на праві повного господарського відання [3, 14].

В той час як більшість транспортних підприємств здійснюють свою діяльність окремо від держави, морські порти фактично є інтегрованими з органом виконавчої влади – Міністерством інфраструктури України.

Окрім згаданих нами діючих нормативно-правових актів, неодноразово робилися спроби визначити та унормувати на практиці адміністративний статус морського порту шляхом прийняття відповідного законодавчого акту. Зокрема, подавалися проекти законів України «Про морські порти України». У всіх цих проектах робилися спроби визначення сутності морського порту, різнилися тільки підходи. Аналіз проектів дозволяє згрупувати сутність адміністративного статусу морського порту у три основні категорії: транспортне підприємство (зокрема, законопроект № 1358); державне транспортне підприємство (зокрема, № 1358-1); транспортний комплекс (зокрема, № 2143-1).

Найбільш вдалим, на нашу думку, є визначення морського порту як державного транспортного підприємства, оскільки саме воно найкраще розкриває правову сутнісну характеристику даної організації у відповідності до діючих нормативних актів (наприклад, Господарського кодексу України) і менш вдалим ми вважаємо визначення морського порту як транспортного комплексу (ст. 1 проекту Закону України «Про морські порти» № 2143-1 від 22.09.2006 р.), тому що таке визначення не відображає співвідношення порту із системою контролюючих державних органів транспортної сфери. По-друге, незрозумілим є адміністративно-правовий статус самого порту, оскільки навіть не робилося посилання на те, чи є він юридичною особою, а трактування порту як транспортного комплексу перетворює його на суб'єкт цивільно-правових відносин.

Нещодавно черговий законопроект № 2143-1 за № 0881 15.11.2011 р. після другого читання був направлений Верховною Радою України на затвердження до Президента України. Останній використав своє право вето та повернув його на допрацювання через невідповідність положень нормам Водного та Земельного кодексів України у контексті правового статусу території та акваторії порту [4]. Разом з тим,

саме даний законопроект прийнятий за основу подальшої розробки однойменного законодавчого акту.

Аналіз даного законопроекту дозволяє виявити низку інших недоліків. По-перше, у разі прийняття закону на основі даного проекту морські термінали (діючі та ті, що будуються), розташовані поза юридично визначеними межами морського порту, тобто за межами державного підприємства, втратять статус морського терміналу і не зможуть на рівних конкурувати з терміналами, розташованими на території самого порту. Таким чином, фактично формується два різновиди адміністративно-правового статусу господарюючих суб'єктів, що здійснюють транспортні операції з вантажами та судами в залежності від місця розташування.

По-друге, значною мірою норми законопроекту формують правовий клімат, сприятливий для приватизації майна, що належить морському порту як державному підприємству, що може негативно позначитися на забезпеченні державою як національної безпеки (стратегічні об'єкти, розташовані в портах) так і безпеки судноплавства. У зв'язку з цим вважається необхідним заборонити приватизацію землі порту (маються на увазі об'єкти земельної інфраструктури, що надані порту у постійне користування).

На даний час у всьому світі проходить процес поступової приватизації майнових комплексів морських портів з метою покращення ефективності їх діяльності та поліпшення забезпечення інтересів економіки держави в цілому. При цьому, як свідчить дослідження, проведене українським фахівцем у сфері управління В. Розвадовським, результати діяльності (обсяги перевезень, рентабельність тощо) морських портів покращилися у порівнянні з доприватизаційним періодом [5, 364].

В таких умовах необхідно відзначити, що поряд з підприємствами, заснованими з самого початку як приватні, на території національних морських портів існують й підприємства утворені шляхом приватизації державних підприємств. Переважно їх діяльність регулюється тими самими нормативно-правовими актами, але існують й відмінності. Зокрема, згідно з підпунктом г) 17 п. 2 ст. 5 Закону України «Про приватизацію державного майна», приватизації не підлягають об'єкти, що мають загальнодержавне значення, а саме, акваторії портів, причали всіх категорій і призначень, причальні у портах і гідрографічні споруди, набережні причалів, захисні споруди та системи сигналізації, портові системи інженерної інфраструктури та споруди зв'язку, енерговодопостачання та водовідведення, автомобільні дороги та залізничні колії (до першого розгалуження за межами території порту), навчальний та гідрографічний флот,

майнові комплекси судноплавних інспекцій. Інше приватизоване майно морського порту має використовуватися у відповідності до його цільового призначення.

Отже, особливості адміністративно-правового статусу морського порту зумовлені і правовими характеристиками об'єктів, що розташовані на території порту. Ці об'єкти можна поділити на дві великі групи: 1) об'єкти державної власності (майно порту як державного підприємства), що необхідні адміністрації порту та контролюючим органам для виконання покладених на них функцій; 2) інші об'єкти власності в портах.

Перша група об'єктів необхідна, насамперед, для виконання безпосередніх функцій держави. Ми можемо виділити дві сфери, де існує потреба у подібному регулюванні: керівництво державними підприємствами, такими як морські порти, судноремонтні заводи, судноплавні компанії, що належать державі; наглядова діяльність в галузі морського транспорту (наприклад, Інспекція державного портового нагляду морського торговельного порту України) та забезпечення безпеки судноплавства, суден, портів та гідрографічних споруд (наприклад, Державне підприємство «Дельта-Лоцман»).

Про важливість діяльності останньої групи організацій свідчить той факт, що Державне підприємство «Дельта-Лоцман» визнано таким, що не підлягає приватизації згідно з однойменним законом від 04.10.2005 р. № 2930-IV [6].

При цьому, якщо вести мову про забезпечення стратегічних інтересів держави, аналіз монографічного дослідження російського науковця А. Койцан дозволяє виділити наступні завдання порту: забезпечення транспортної складової національної безпеки, укріплення обороноздатності, а також будівництво, модернізація й реконструкція портової інфраструктури та суперструктури [7].

Метою такого регулювання є не збільшення об'єктів державної власності, а формування такої сукупності об'єктів морського порту, яка оптимально відповідає потребам держави у забезпеченні розв'язання наявних соціально-економічних проблем. Другорядним завданням є отримання прибутку, необхідного для забезпечення фінансування власних витрат на інфраструктуру морського порту.

На території порту, як державного підприємства, зазвичай розташовані й інші організації та установи, у т. ч. недержавні. Адміністративно-правовий статус недержавних підприємств має свої особливості. З одного боку, вони діють в умовах адміністративного режиму передбаченого законодавством для певної галузі незалежно від форми власності підприємства, зокрема, вони мають дотримуватися положень Господарського, Цивільного кодексів України та

інших законодавчих й підзаконних актів. З другого боку, як пише Ю. П. Битяк, «держава лише встановлює межі діяльності, яка не повинна здійснюватися на шкоду суспільству» [8]. Вплив держави у такому випадку обмежується регламентацією процесів реєстрації, ліцензування, оподаткування тощо. Це пов'язано з тим, що підприємства діють на територіях певних населених пунктів або регіонів, використовують природні ресурси (земля, вода електроенергія) тощо, а це вимагає державного контролю.

Морський порт як державне підприємство здійснює діяльність у низці сфер. Тому правовий статус цього підприємства, окрім адміністративного права, визначається також нормами фінансового, цивільного, трудового та інших галузей права. Морський порт, як і інші профільні підприємства незалежно від форми власності, має дотримуватися антимонопольного, водного, земельного законодавства, правил виробничої безпеки тощо. Таким чином, прямо чи опосередковано, окрім Міністерства інфраструктури України, на діяльність морських портів впливають Міністерство надзвичайних ситуацій України, Міністерство екології та природних ресурсів України, Міністерство соціальної політики України, Фонд державного майна України, Міністерство економічного розвитку і торгівлі України тощо.

Останній орган, окрім іншого, здійснює ще й контрольні функції по відношенню до спеціальних (вільних) економічних зон (СЕЗ). За даними Мінекономрозвитку 5 з 11 наявних СЕЗ здійснюють свою діяльність на території портів [9], у зв'язку з чим вважається доцільним здійснити побіжний огляд співвідношення «морський порт – СЕЗ», оскільки діяльність СЕЗ в портах досить значною мірою впливає на адміністративний статус останніх, у зв'язку з тим, що на ній встановлено спеціальний правовий режим господарської діяльності, особливий порядок застосування та дії законодавства України.

Наприклад, у відповідності до Закону України від 23.03.2000 р. № 1607-III «Про спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту» адміністративний статус цієї зони суттєво відрізняється від інших, також розташованих в порту. Зокрема, ст. 3 вказаного вище Закону передбачає, що управління СЕЗ здійснюється Одеською обласною державною адміністрацією, Одеською міською радою, а також органом господарського розвитку і управління СЕЗ «Порто-франко» [10].

Тобто, якщо керівництво Одеським морським портом як державним підприємством здійснюється за вертикаллю «порт – профільне міністерство», то СЕЗ «Порто-франко» має більш складне подвійне управління: «СЕЗ – обласна адміністрація й міська рада» та «СЕЗ – профільне міністерство (Міністерство економічного розвитку і торгівлі України)».



Це є свідченням подвійної правової природи такого явища як морський порт, оскільки, з одного боку, порт виступає юридичною особою, тобто суб'єктом правовідносин, а з другого – майновим комплексом, тобто об'єктом правовідносин. На нашу думку, ця точка зору відображає розподіл господарських функцій порту як господарського товариства та функцій державного управління безпекою мореплавства.

Ч. 1 ст. 191 Цивільного кодексу України називає підприємство єдиним майновим комплексом, що використовується для здійснення підприємницької діяльності, тобто, об'єктом. Аналіз положень ст. 11 («Порти») Конвенції Організації об'єднаних націй з морського права (UNCLOS) від 10.12.1982 р. також дозволяє зробити висновок, щодо сприйняття порту як об'єкта правовідносин [11]. Отже, в залежності від підходу, морський порт може виступати і об'єктом, і суб'єктом правовідносин.

Питаннями оперативного управління роботою морського порту опікується керівництво самого підприємства. При цьому, у разі необхідності, державні контролюючі органи, здійснюють контроль за дотриманням морським портом відповідного законодавства та можуть застосовувати до адміністрації останнього заходи примусового характеру. Наприклад, Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства та стандартів на морському транспорті (п. 23), розглядає справи про адміністративні правопорушення (п. 41) [12].

Органом управління морським портом як державним підприємством є адміністрація. Адміністрації виконують управлінські функції всередині організації, а також вступають у взаємовідносини з іншими суб'єктами адміністративного права (у т. ч. державними органами виконавчої влади). Наприклад, згідно із ст. 6 наказу Міністерства транспорту України від 26.02.2002 р. № 116 «Про затвердження Статуту ДП «Одеський морський торговельний порт» управління портом здійснює його начальник, якого Міністерство інфраструктури України призначає шляхом укладення контракту. Аналіз наказу № 116 дозволяє зробити висновок, що начальник порту має такі функції: управлінські (відповідає перед Міністерством інфраструктури за стан та діяльність порту; забезпечення останнього кадрами; здійснює загальне управління шляхом видання наказів обов'язкових для співробітників, відвідувачів та клієнтів порту); економічні (формує та виконує фінансові плани); господарські (заключає договори, видає доручення, відкриває в установах банків розрахункові та інші рахунки, розпоряджається грошовими коштами та майном відповідно до чинного законодавства);



представницькі (діє без доручення від імені порту, представляє його в усіх установах та організаціях).

Отже, як ми бачимо, невід'ємною частиною адміністративного статусу морського порту є уособлення в адміністративно-правових відносинах діяльності порту з діяльністю свого керівника.

Разом з тим, до негативних аспектів сучасного адміністративного статусу морського порту слід віднести обмеженість можливостей керівників державних портів у самостійному прийнятті рішень щодо фінансово-господарської діяльності цих підприємств, але поряд з цим, неможливо на даний час відмовитися від участі держави в управлінні морським транспортом. Як ми вже зазначали, морський порт є комплексним підприємством, на території якого здійснюється велика кількість різних за своєю суттю господарських, цивільно-правових тощо дій.

У діючих нормативно-правових актах розділяється морський торговельний порт та різноманітні організації, що діють на його території. Зокрема, п. 4.9. 69 Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджене Указом Президента України від 12.05.2011 р. № 581/2011, передбачає, що затвердженню підлягає порядок діяльності підприємств та організацій усіх форм власності на території морського торговельного або спеціалізованого порту [13].

Подібної точки зору дотримувався і керівник Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України В. Борденюк під час розгляду законопроекту «Про морські порти України» (№ 2143-1 від 22.09.2006 р.). Зокрема, у висновку згаданого органу до проекту закону від 20.10.2006 р. було зазначено, що необхідне чітке відокремлення діяльності «морського порту» як державного підприємства від діяльності «служби капітана порту» як органу державного нагляду за безпекою мореплавства у портах [14]. Наприклад, повноваження щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення і накладення адміністративних стягнень є повноваженнями державного органу, а не керівника підприємства. У зв'язку з цим вони мають надаватися не начальнику порту (ст. 22 проекту), а його капітану.

**Висновки.** Таким чином, проведений нами аналіз адміністративного статусу морського порту дозволяє виділити наступні його особливості:

- відноситься до юридичних осіб публічного права;
- є державним, некомерційним транспортним підприємством;
- створений профільним міністерством (на даний час Міністерство інфраструктури України) та фактично інтегрований із зазначеним органом виконавчої влади;

- на території порту діють державні та приватні підприємства, організації, установи;
- в частині портів розміщені спеціальні економічні зони, адміністративний режим в яких відрізняється від загальнодержавного;
- порт одночасно виступає об'єктом та суб'єктом правовідносин (як об'єкт він структурно підпорядковується, наприклад, вищезгаданому міністерству; як суб'єкт в особі начальника порту реалізовує управлінські, економічні та господарські функції).

Виділені особливості дозволяють сформулювати визначення морського порту. У широкому контексті морський порт – це сукупність споруд та обладнання спеціалізованого транспортного й загального призначення, розташованих на узбережжі моря на природній або штучно утвореній території, в акваторії моря на відстані, передбаченій чинним законодавством, а також органів управління ними, метою функціонування яких є обслуговування суден та пасажирів, зокрема, проведення навантажувальних, розвантажувальних, перевалочних тощо операцій, надання пов'язаних з цим послуг та проведення необхідних адміністративних процедур. У вузькому ж – це спеціалізоване державне підприємство, що здійснює управління згаданими спорудами та обладнанням, які розташовані на території та акваторії порту.

#### *Література:*

1. Літвіна О. Ю. Критерії розмежування комерційної та некомерційної господарської діяльності / О. Ю. Літвіна // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. – 2009. – № 841. – С. 242 – 244. – С. 243.
2. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 49 народних депутатів України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положення ч. 1 ст. 73 Кодексу торговельного мореплавства України (справа про морський порт як державне підприємство № 1-17/2004 від 15.12.2004 № 21-рп/2004) // Урядовий кур'єр від 12.01.2005. – № 4.
3. Про затвердження Статуту ДП «Одеський морський торговельний порт». Наказ Міністерства транспорту України від 26.02.2002 № 116 // «Транспорт України». – № 5. – 15.03.2002. – С. 24.
4. Пропозиції Президента до Проекту Закону «Про морські порти України» № 0881 від 23.11.2007 [Електронний ресурс] Режим доступу : [http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc4\\_1?pf3511=30772](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=30772).
5. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.07 / В. Й. Развадовський. – Харків, 2004. – 508 с. – С. 364.

6. Про внесення змін до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» (щодо державного підприємства «Дельта-лоцман») : Закон України від 04.10.2005 № 2930-IV // Голос України від 04.11.2005. – № 209.
7. Койцан А. И. Совершенствование системы управления федеральной собственностью в морских портах: дис... канд. экон. наук: 08.00.05 / А. И. Койцан. – Мурманск, Мурманский гос. техн. ун-т. – 2005. – 148 с. – С. 52.
8. Адміністративне право України / [Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук, О. Т. Зима та ін.]; за ред. Ю. П. Битяка. – К. : Юрінком Інтер, 2007. – 544 с. – С. 10.
9. Основні показники по спеціальним економічним зонам. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://me.kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable\\_article?art\\_id=37016](http://me.kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=37016).
10. Про спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту. Закон України від 23.03.2000 № 1607-III // Голос України від 30.05.2000.
11. Конвенція Організації об'єднаних націй з морського права (UNCLOS) від 10.12.1982 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://base.garant.ru/2540700>.
12. Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті. Указ Президента України від 08.04.2011 № 447/2011 // Урядовий кур'єр від 11.05.2011. – № 83.
13. Про Положення про Міністерство інфраструктури України. Указ Президента України від 12.05.2011 № 581/2011 // Урядовий кур'єр від 25.05.2011. – № 93.
14. Висновок Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України від 20.10.2006 на проект Закону України «Про морські порти України» № 2143-1 від 22.09.2006 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc2\\_5\\_1\\_J?ses=10007&num\\_s=2&num=&date1=&date2=&name\\_zp=%EF%F0%EE+%EC%EE%F0%F1%FC%EA%B3+%EF%EE%F0%F2%E8+%F3%EA%F0%E0%BF%ED%E8&out\\_type=&id=](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc2_5_1_J?ses=10007&num_s=2&num=&date1=&date2=&name_zp=%EF%F0%EE+%EC%EE%F0%F1%FC%EA%B3+%EF%EE%F0%F2%E8+%F3%EA%F0%E0%BF%ED%E8&out_type=&id=)